



SYNDICAT MIXTE ARRELES CAZOST

L'accessibilité pour tous

Les véloroutes et voies vertes servent non seulement aux déplacements non-motorisés mais sont aussi des espaces de loisirs et de découverte pour un maximum d'usagers, quelles que soient leurs capacités.

La définition du concept véloroutes et voies vertes prévoyait dès l'origine leur utilisation par les personnes à mobilité réduite. Cependant, si les voies vertes, par principe, sont ouvertes au plus grand nombre, leur adaptation réelle aux exigences des personnes handicapées n'est pas automatique.

A condition d'être aménagées avec un soin particulier, les véloroutes et voies vertes peuvent conjuguer amélioration de l'intégration sociale des personnes en situation de handicap et développement du marché touristique. Le label Tourisme & handicap est un outil à la disposition des maîtres d'ouvrage pour réaliser des aménagements véritablement accessibles à tous.

Penser à l'accessibilité des itinéraires en amont des projets accroît l'agrément pour tous les usagers et permet d'éviter des réaménagements coûteux a posteriori.



Voie verte des Gaves

SYNDICAT MIXTE ARRIÈRES-GAZOST

Définition du handicap

L'article 2 de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 sur l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées définit ainsi le handicap : "Constitue un handicap, au sens de la présente loi, toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant."

Le décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics, précise que chaque commune ou groupement compétent doit établir un plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics, dans les 3 ans.

Rendre les véloroutes et voies vertes accessibles à tous est non seulement un impératif réglementaire mais aussi l'occasion d'améliorer le confort et la sécurité pour tous les usagers. On aboutit ainsi au concept de confort d'usage pour tous¹ qui tend à intégrer, le plus en amont possible, toutes les composantes d'usage qui favorisent l'autonomie et la sécurité des personnes en situation de handicap.

Dès lors, l'adaptation, même a posteriori, n'a plus pour finalité de répondre à un besoin exclusivement sectoriel ou catégoriel mais profite à tous. Réellement accessibles, les véloroutes et voies vertes peuvent devenir le support d'une nouvelle offre de déplacements, de loisirs et de tourisme particulièrement attractive.

L'accessibilité est une condition nécessaire pour permettre à tous d'exercer les actes de la vie quotidienne, de participer à la vie sociale, d'avoir des loisirs actifs et de partir en vacances.

Le développement des véloroutes et voies vertes en France offre des possibilités nouvelles de mieux prendre en compte les nombreuses situations de handicap : difficultés ou restrictions de mobilité, de vision, d'audition, déficience mentale ou intellectuelle, obésité, petite taille,... Les seniors aussi peuvent avoir des difficultés croissantes de mobilité et rechercher des lieux et des services adaptés, tout comme les personnes temporairement moins valides (convalescence, femmes enceintes,...).

L'accessibilité : une obligation légale

La loi du 11 février 2005 pour l'Egalité des droits et des chances prévoit le principe d'accessibilité généralisée (éducation, emploi, cadre bâti, transports,...), quel que soit le handicap (physique, sensoriel, mental, psychique, cognitif).

Ainsi, selon la loi, "la chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite".

Tout aménagement doit donc impérativement prendre en compte cette dimension en amont des projets. En outre, leur adaptation a posteriori est plus coûteuse.

Mises en accessibilité, adaptations

Sans être exhaustif, on peut mentionner les points ou travaux suivants :

► Améliorer la qualité des chemine-
ments, principalement celle des revête-
ments et des caractéristiques géomé-

triques des voies vertes, y compris sur les aires de repos et les accès, en les rendant :

- "roulants" (durs, non meubles, uniformes),
- bien délimités (contraste de couleur et de relief),
- sans obstacles,
- suffisamment larges,
- comportant des protections en cas de passages dangereux.

► Favoriser les continuités de roulement profite à toutes les circulations douces (cyclistes, piétons, rollers,...) et également aux personnes en situation de handicap, aux familles avec des poussettes,...

► Adapter non seulement les itinéraires mais aussi les équipements tels les relais vélo, les aires de repos, les sanitaires... que l'on trouve à proximité des voies vertes et de leurs accès : parkings, transports collectifs, services taxi,... est indispensable pour la mise en accessibilité qu'il faut étendre aux services (hébergement, restauration, location de matériels,...).

► Eliminer les obstacles au déplacement des personnes en situation de handicap favorise la sécurité de chacun.

► Simplifier la signalétique en portant l'attention sur la clarté, la brièveté et la simplicité des messages, accompagnés de symboles, favorise la compréhension des personnes en situation de handicap (y compris la déficience mentale) et facilitera aussi celle des enfants qui ne savent pas lire, des personnes de langue étrangère,...

► Les informations nombreuses, régulièrement renouvelées en bord de voie, et clairement énoncées sont utiles aux déficients auditifs qui ne peuvent demander leur chemin à une personne qu'ils croisent.

► Un travail sur la grosseur des caractères, les contrastes de couleur et/ou de relief, un plan en relief permettent aux déficients visuels de lire les

¹ : Conseil national du tourisme 2004 : "[...] au-delà des réglementations en vigueur, qu'il est nécessaire de maintenir... ce concept donne une valeur ajoutée à un bien ou un service tant il ouvre des possibilités de marchés nouveaux et renforce la qualité des prestations proposées."



HANDISPORT PICARDIE

Vélo et tricycles sur une voie verte en Picardie

Populations en situation de handicap en France et en Europe

On estime que sur les 380 millions d'Européens, en 2004, 53 millions étaient en situation de handicap, soit 14 % de la population (ODIT France, 2005). En France, plus de 5 millions de personnes ont une déficience motrice, visuelle, auditive, mentale ou psychique (ministère de la Santé et des solidarités, 2005), le nombre de personnes en situation de handicap est encore bien supérieur. Sans compter les seniors qui, selon l'INSEE, en 2010, seront 19,6 millions en France à avoir plus de 60 ans, contre 16,3 millions en 2000.

Répartition par déficience de la population handicapée française

Auditive	24%
Mentale	14%
Motrice	45%
Visuelle	17%

Source : INSEE 1999, CTNERHI 2001

Répartition par tranches d'âge de la population handicapée française

26%	32%	74%
des 0-19 ans	des 20-59 ans	des 60 ans et plus

Source : INSEE 1999, Centre technique national d'études et de recherches sur les handicaps et les inadaptations 2001

informations, nombreuses, en bord de voie et de se promener avec un maximum d'autonomie.

Sources : Label Tourisme & handicap ; comité départemental handisport des Hautes-Pyrénées

Atouts des véloroutes et voies vertes accessibles à tous

Jusqu'à présent, les efforts des collectivités publiques pour rendre l'espace public plus accessible ont porté essentiellement sur le milieu urbain. Les véloroutes et voies vertes apportent des solutions pour renforcer l'offre de circulations douces en espace rural et périurbain avec un confort accru pour les publics qui ne sont a priori pas réputés handicapés mais régulièrement en situation de handicap : troisième âge, familles avec de jeunes enfants,...

Si les voies vertes sont a priori les supports privilégiés pour toutes les circulations douces et notamment pour les déplacements des personnes en situation de handicap, l'attention portée à l'accessibilité ne doit pas négliger le reste des véloroutes. En effet, la réglementation interdit les

aménagements cyclables aux piétons mais ils sont ouverts aux personnes en fauteuil roulant (voir encadré ci-dessous).

L'aménagement et l'adaptation de ces infrastructures de déplacement peuvent aussi faire partie de projets fédérateurs et structurants pour une politique d'accessibilité menée sur un territoire. Qu'il s'agisse de permettre à tous l'accès aux activités de loisirs de proximité et de valorisation du patrimoine ou qu'ils constituent un bon moyen de capter de nouvelles clientèles pour l'économie touristique.

Accès aux loisirs de proximité

Bien aménagées ou adaptées, les véloroutes et voies vertes peuvent être facteur d'intégration sociale pour les personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite. Elles ouvrent notamment un accès en plus grande autonomie et gratuit à des activités de loisirs et de découverte du patrimoine pour ces personnes, seules, en famille ou entre amis, sans surcoût par rapport à une personne valide.

Elles deviennent ainsi facteur de mixité

Les personnes en fauteuil peuvent emprunter les aménagements cyclables et les voies vertes

L'article R. 412-34 du Code de la route stipule que sont assimilés aux piétons *"les infirmes qui se déplacent dans une chaise roulante mue par eux-mêmes ou circulant à l'allure du pas"*. Le fauteuil roulant utilisé dans ces conditions n'est pas considéré comme un véhicule mais comme un équipement spécifique permettant à une personne handicapée de retrouver la mobilité d'un piéton.

Par ailleurs, l'article R. 412-35 du Code de la route, crée une exception au principe de réservation de la chaussée à la circulation des véhicules en autorisant les personnes se déplaçant à l'aide d'une chaise roulante à circuler dans tous les cas sur la chaussée.

En effet, la chaussée telle que définie par le Code de la route (article R. 110-2) est : *"une partie de la route normalement utilisée pour la circulation des véhicules"*. Ce même article définit également la piste et la bande cyclable comme une chaussée et une voie, c'est-à-dire une partie de la chaussée, réservée à la circulation de certaines catégories de véhicules. La seule contrainte particulière alors imposée aux personnes en fauteuil est de circuler près du bord droit de la chaussée (article R. 412-36) dans le sens de leur marche, à l'inverse des piétons valides qui doivent, hors agglomération, circuler sur le côté gauche de la chaussée, en contresens de la circulation.

Dans le cas où la vitesse, telle qu'homologuée par le constructeur, est supérieure à celle du pas, le fauteuil doit être inscrit dans l'une des catégories existantes de véhicules, généralement celle des quadricycles légers à moteur. Le fauteuil roulant électrique doit, par conséquent, respecter les contraintes réglementaires en terme de dispositif de freinage, d'éclairage et de signalisation. De plus, son conducteur est tenu d'être titulaire du titre de conduite correspondant au véhicule et sa circulation est régie par les règles communes du Code de la route. Il doit circuler sur la chaussée et respecter les mêmes obligations que celles des automobilistes.

En conséquence, les personnes handicapées en fauteuil roulant peuvent dans tous les cas circuler sur la chaussée, et par déduction sur les pistes et bandes cyclables. Quand elles circulent sur ces espaces réservés aux véhicules, il ne peut que leur être recommandé de circuler avec prudence et d'utiliser tout équipement de nature à améliorer leur sécurité notamment en terme de visibilité, par exemple grâce à l'emploi d'un dispositif rétroréfléchissant.

Source : ministère de l'Ecologie, du développement et de l'aménagement durables, Direction de la sécurité et de la circulation routières

sociale pour des gens qui n'ont pas l'habitude de se côtoyer, a fortiori de se parler.

L'accessibilité et le marché touristique

Les personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite sont une clientèle touristique numériquement importante car elle comprend également les membres de leur famille, amis, accompagnateurs,...

Un certain nombre d'opérateurs spécialisés, agréés par le ministère de la Santé, proposent des séjours en groupe, souvent dans des lieux réservés aux personnes handicapées, et à des prix prohibitifs, ce qui ne répond pas à l'attente de la grande majorité des ces personnes. Les clientèles handicapées qui partent en vacances, souhaitent le faire en autonomie avec leur famille ou leurs amis, et considèrent que, quel que soit le niveau d'adaptation de la prestation, une hausse tarifaire ne se justifie pas. Notamment parce que leur dépense moyenne dans un lieu d'hébergement est souvent supérieure à celle des touristes valides, car elles y prennent la majorité de leurs repas et consomment volontiers des extras.

Les professionnels qui accueillent plus particulièrement les seniors notent que ceux-ci ont l'habitude de faire du tourisme et de se distraire, continuent de voyager, même quand s'accroissent parfois les handicaps liés à leur âge. Leur poids financier est indiscutable car leur pouvoir d'achat est souvent élevé. Hôteliers et autres professionnels de l'hébergement soulignent toujours leur comportement agréable et la richesse d'expérience vécue, tant pour le personnel, que pour les autres vacanciers.

Tant les personnes en situation de handicap que les seniors sont des clients potentiels de plus en plus importants pour le secteur touristique. En effet, dès lors qu'elle est satisfaite, cette clientèle est très fidèle et sa durée de séjour est souvent supérieure à celle du marché traditionnel, notamment en raison des contraintes de transport.

Aujourd'hui, cette demande est forte pour des déplacements et des séjours individuels mais elle se heurte à l'inadaptation de la chaîne des prestations : transports, hébergements, services, activités. Y répondre suppose que les professionnels de l'hébergement (hôtels, résidences de tourisme, chambres d'hôtes, villages de vacan-

ces, meublés, gîtes et campings) rendent leurs établissements accessibles en autonomie aux seniors et aux personnes en situation de handicap. Sans pratiquer pour autant une marginalisation culturelle et sociale ; la grande majorité de la demande de cette clientèle porte au contraire sur des lieux qui permettent la mixité des publics et des usages adaptés au plus grand nombre.

Source : "Tourisme et handicap, réussir l'accueil", ODIT France, 2006

Une offre touristique adaptée ou globale

Le potentiel de développement des activités touristiques susceptibles d'être créées à partir des véloroutes et voies vertes complètement accessibles est difficile à évaluer car cette offre d'itinéraires est récente. Toutefois, si l'accessibilité des différents maillons de l'offre est assurée, ce potentiel est reconnu par les associations qui travaillent à la prise en compte des handicaps, ainsi que par les professionnels du tourisme.

Le tourisme prenant en compte l'accessibilité maximale peut prendre deux formes :

D'une part, une offre touristique adaptée se structure. Des voyageurs et des associations spécialisés proposent des produits séjours spécifiques pour cette clientèle, souvent en groupes (Access Tourisme Service, APF Evasion...).

D'autre part, ciblant la demande majoritaire, les professionnels du tourisme travaillent à rendre accessible l'offre touristique, afin qu'elle soit "consommable" en autonomie par tous les publics.

Dans tous les cas, la création de produits touristiques adaptés (cf. www.access-tourisme.com) suppose de s'intéresser à l'ensemble de la chaîne des prestations. Cela va de la réservation d'hôtels adaptés, aux services minibus, bus, voiture adaptés, à l'aide et accompagnement des personnes dépendantes, en passant par des dispositifs d'information adéquats (services de guides bilingues spécialisés, d'interprètes en langage gestuel,...).

De plus, dans la mise en place de services touristiques liés aux itinéraires, on rencontre des similitudes entre les besoins des clientèles handicapées et ceux des autres clientèles touristiques, notamment à vélo : spécialisation des hébergements, qualité d'infrastructure, circuits de distribution des produits...



Le long du canal du Midi, une accessibilité pour tous



Un handi-tandem pour malvoyant à l'arrière



Handibike à Senlis



Des territoires de tourisme adapté en Région Rhône-Alpes

L'attrait d'un produit accessible est renforcé par la présence de prestations accessibles complémentaires au sein d'une zone géographique donnée. Le Conseil régional Rhône-Alpes expérimente avec 11 territoires volontaires le concept de "territoire de tourisme adapté", projet global de mise en accessibilité d'un territoire touristique, qui permet aux personnes en situation de handicap de profiter, au maximum, de leurs loisirs et vacances.

Ces territoires doivent présenter des prestations touristiques labellisées Tourisme & handicap (hébergements, restaurations, activités culturelles, sportives, ludiques,...), complétées par les services du quotidien adaptés (boulangerie, pharmacie, poste, distributeur de billets, cabine téléphonique...), reliés entre eux par un cheminement adapté garantissant au visiteur une fluidité et une continuité dans le déplacement.

Mission d'ingénierie touristique Rhône-Alpes: www.crt-mitra.com

Source: Jérôme Tarlin, dossier "Tourisme et handicap - Pour des destinations accessibles", la revue source n° 84, juillet 2006



Rampe d'accès à une voie verte pour les PMR

La notion de territoire adapté: assurer la cohérence de l'offre

Accueillir des publics en situation de handicap est souvent affaire d'entrepreneurs motivés. Adapter des lieux d'accueil ou des sites de loisirs est ainsi une première étape dans l'accueil de personnes handicapées. Favoriser l'émergence d'offres touristiques accessibles complémentaires sur un territoire, et les relier entre elles, est la deuxième étape, pour laquelle les collectivités territoriales jouent un rôle essentiel.

Dès la création du label Tourisme & handicap en 2001, de nombreux comités départementaux du tourisme ont réfléchi à la notion de "destination accessible". Sur un territoire, il s'agit de veiller à l'accessibilité des itinéraires de circulations douces, des hébergements et des sites de visites. A partir de ces itinéraires véloroutes et voies vertes avec des prestations adaptées, les agences réceptives et les voyageurs peuvent élaborer des forfaits séjours. Les touristes peuvent également organiser eux-mêmes leur séjour.

Le label Tourisme & handicap: un outil pour l'accessibilité

Le label Tourisme & handicap est une marque de qualité de l'accueil créée par le ministère du Tourisme, qui identifie l'accessibilité des lieux de vacances, de loisirs ou de culture, pour les personnes présentant une déficience motrice, visuelle, auditive ou mentale. Il résulte d'un partenariat entre ce ministère, les professionnels du secteur et les associations représentant les personnes handicapées. L'association Tourisme & handicaps (ATH) est d'ailleurs chargée d'assurer la coordination nationale du dispositif.

Ce label national est, de manière opérationnelle, mis en œuvre par des organismes régionaux et/ou départementaux dont les coordonnées sont proposées sur le site Internet de l'association Tourisme & handicaps (www.tourisme-handicaps.org).

En octobre 2007, 2 500 sites étaient labellisés Tourisme & handicap.

Les principes généraux

Pour un touriste handicapé, le label Tourisme & handicap garantit un accueil efficace et adapté. Le logo, apposé sur tous documents et à l'entrée des

sites, établissements ou équipements touristiques, renseigne de façon fiable, homogène et objective sur leur accessibilité en fonction du handicap (moteur, visuel, auditif et mental) grâce à quatre pictogrammes (voir logo).

Pour les professionnels du tourisme, c'est un avantage concurrentiel, il valorise leurs efforts en matière d'accessibilité et d'accueil de clientèles spécifiques.

Le label pour les itinéraires de promenade et de randonnée

Les principes du label Tourisme & handicap sont formalisés dans un cahier des charges général. Pour chaque type de structure (hébergement, restauration, sites, loisirs...), les critères d'accessibilité, d'accueil et de prestation sont précisés dans un cahier des charges et une grille d'évaluation spécifiques.

Le cahier des charges consacré aux itinéraires de promenade et de randonnée s'applique uniquement aux voies vertes.

Le label n'a pas qu'une vocation touristique, il garantit bien évidemment l'accessibilité des voies vertes en autonomie pour l'ensemble des usagers, loisirs et déplacements utilitaires. Les champs d'application du label sont les suivants:

- le stationnement,
- l'information,
- la qualité des cheminements,
- la signalétique,
- la qualité des équipements,
- la qualité des services.

La charte du professionnel ou du site "labellisé" est signée par le prestataire avec la structure locale qui délivre le label; elle précise un certain nombre d'engagements, dont celui de garantir l'accessibilité de l'équipement par un entretien régulier.

L'information

La conquête de l'accessibilité est un processus: tout ne se fait pas du jour au lendemain, mais très progressivement. L'information sur la réalité de l'accessibilité est donc fondamentale. Sa fiabilité est la première condition de satisfaction des utilisateurs des itinéraires de déplacements doux et des services associés. Elle permet à la personne handicapée de faire un choix en connaissance de cause suivant son degré d'autonomie.

Promotion du label

La promotion du label auprès du public est assurée par les différents organismes compétents en matière de promotion touristique à chaque échelon territorial:

local, départemental, régional et national. Pour ce dernier, la promotion est faite par deux organismes rattachés au ministère délégué au Tourisme :

- Maison de la France, qui présente l'ensemble des sites labellisés sur le portail national de l'offre touristique (www.franceguide.com).
- L'Agence nationale pour les chèques vacances, à travers son catalogue (www.ancv.com).

Sources et ressources

- *Tourisme et loisirs de pleine nature adaptés : diagnostics et orientations stratégiques, Cahier de la MITRA n° 5*
- *Vade-mecum illustré du label Tourisme & handicap, Carnet de la MITRA n° 5, Mission d'ingénierie touristique Rhône-Alpes/www.crt-mitra.com*
- *Comment accueillir la clientèle handicapée ? juin 2004, Fédération nationale des comités départementaux du tourisme/www.fncdt.net*
- *Label Tourisme & handicap, Itinéraires de promenade et de randonnée : cahier des charges - grille d'évaluation, Association Tourisme & handicaps/www.tourisme-handicaps.org*
- *Tourisme et handicap - Réussir l'accueil - Pour la mise en accessibilité des prestations touristiques, 2005, ODIT France/www.odit-france.fr*
- *Délégation ministérielle à l'accessibilité www2.equipement.gouv.fr/accessibilite/index.htm*
- *COLIAC (Comité de liaison pour l'accessibilité des transports, du cadre bâti et du tourisme) www.coliac.cnt.fr*
- *Dossier Sport et handicaps, ministère de la Santé, de la Jeunesse et, des sports et de la vie associative www.jeunesse-sports.gouv.fr www.creps-centre.jeunesse-sports.gouv.fr*

Définitions

Une **véloroute** est un itinéraire pour cyclistes à moyenne et longue distance, d'intérêt départemental, régional, national ou européen, reliant les régions entre elles et traversant les agglomérations dans de bonnes conditions. Elle emprunte tous types de voies adaptées, notamment les voies vertes et les routes à faible trafic.

Une **voie verte** est un aménagement en site propre défini par le Code de la route comme : "une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non-motorisés, des piétons et des cavaliers" (décret n° 2004-998 du 16 septembre 2004 modifiant le Code de la route).

Les **itinéraires** doivent être linéaires, continus, jalonnés et adaptés à tous types de cyclistes. Offrant un haut niveau de sécurité et entretenus, ils doivent offrir des services spécifiques vélo, locaux et touristiques en liaison avec les transports publics – et notamment le train – auxquels ils donnent accès.

(Source: Cahier des charges "Schéma national des véloroutes et voies vertes", mai 2001)

La voie verte des Gaves (Hautes Pyrénées), 1ère voie verte de France labellisée Tourisme & handicap

En 1999, le Syndicat mixte de l'arrondissement d'Argelès-Gazost (SMDRA) décide de transformer en voie verte l'ancienne voie ferrée reliant Lourdes à Soulom. En 2000, 17 km sont réalisés.

La labellisation Tourisme & handicap

Lourdes et la vallée des Gaves, accueillent chaque année plus de 80 000 malades et personnes handicapées.

En 2004, l'aménagement de la voie verte a été revu pour permettre à ces visiteurs de profiter de cet espace de loisirs et de découverte. Cette démarche s'est traduite par l'obtention du label Tourisme & handicap.

La voie verte a obtenu le label pour trois déficiences, sur le premier tronçon de 17 km :

- Le handicap moteur : la surface au sol est très roulante, les aires de repos sont accessibles, le dénivelé est très faible (26 m pour l'ensemble du parcours).
- Le handicap mental : la voie est sécurisée, les informations visent une compréhension facilitée aux déficients mentaux légers, donc autonomes (phrases courtes, signalétique associant texte et image, informations renouvelées fréquemment).
- Le handicap auditif : des panneaux explicatifs nombreux et précis jalonnent la voie verte.

L'adaptation de la voie verte pour le handicap visuel est en cours. Il s'agira de créer des plans en relief le long de la voie verte, avec légende en braille, et d'éditer des brochures en braille, diffusées par les offices de tourisme.

Ces projets sont conduits en partenariat avec le Parc national des Pyrénées, la Délégation régionale au tourisme et la Mission régionale tourisme & handicap de Midi-Pyrénées. (www.valleedesgaves.com)



Fiche 7

Véloroutes et voies vertes : l'accessibilité pour tous

Fiche publiée en coédition et diffusée par :

- Ministère de l'Écologie, du développement et de l'aménagement durables (MEDAD)
 - *Secrétariat d'Etat chargé des transports* - Direction générale de la mer et des transports, Direction des transports ferroviaires et collectifs, Direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction (DGHUC), Direction de la sécurité et de la circulation routières, Arche de la Défense, Paroi Sud, 92055 La Défense Cedex 04, www.equipement.gouv.fr
 - *Secrétariat d'Etat chargé de l'écologie* (Délégation au développement durable), 20 avenue de Ségur, 75302 Paris 07 SP, www.ecologie.gouv.fr
- Ministère de l'Économie, des finances et de l'emploi, Direction du tourisme (MEFE), 23 place de Catalogne, 75685 Paris Cedex 14, www.tourisme.gouv.fr
- Ministère de l'Agriculture et de la pêche, 78 rue de Varenne, 75349 Paris 07 SP, www.agriculture.gouv.fr
- Ministère de la Santé, de la jeunesse et des sports, 95 avenue de France, 75560 Paris Cedex 13, www.jeunesse-sports.gouv.fr

Comité de rédaction :

S. Baholet (MEFE), J.-M. Berthier (MEDAD), S. Chartier (Syndicat mixte de l'arrondissement d'Argelès-Gazost), J.-P. Cournet (Comité handisport 65), F. Jérusalem (MEFE), E. Journaux (MSJS), A. Masson (association Tourisme & handicaps), A. Monthulé (Conseil général 71), N. Leterrier (MEDAD), S. Orsini (Mission d'ingénierie touristique Rhône-Alpes), G. Rollin (AF3V), J. Tarlin (Source), G. Thiévenaz (Conseil général 73), E. Tulliez (association Tourisme & handicaps), Ch. Vocher (MEFE). Mission nationale véloroutes et voies vertes : <http://mn3v.tourisme.gouv.fr>

Conception - réalisation :

Amarcande, Francine Loiseau, 19 rue Jean Bleuzen, 92170 Vanves

octobre 2007



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT
ET DE L'AMÉNAGEMENT
DURABLES

MINISTÈRE DE LA SANTÉ,
DE LA JEUNESSE
ET DES SPORTS

MINISTÈRE
DE L'AGRICULTURE
ET DE LA PÊCHE

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE
DES FINANCES ET DE L'EMPLOI